INFORME SOBRE LA PROPUESTA DEL GOBIERNO DE CANARIAS PARA LA REALIZACIÓN DE UNA NUEVA AUTOVÍA DE ENLACE AEROPUERTO / HOSPITAL (ARGANA) EN LA ISLA DE LANZAROTE

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

En el informe/memoria, firmado por el Jefe de Proyectos y Obras, José Luis Pérez Betancor, en fecha 14/11/2022, se fijan las motivaciones que dan lugar a la propuesta de licitación del contrato de servicios para la redacción del proyecto de trazado y construcción de la citada autovía, se definen y fijan las dificultades que se pretenden superar mediante la construcción de la autovía en cuestión y son, según su criterio, las siguientes:

La carretera LZ-2 soporta un alto **volumen de tráfico** con una intensidad media diaria que se sitúa en torno a los 65.000 vehículos/día en el PK 1+300 (zona de Playa Honda) Este factor, junto con la presencia de zonas industriales y residenciales en sus márgenes, vías de servicio y diferentes conexiones para permitir todos los movimientos, hacen que su nivel de servicio actual sea deficiente, siendo previsible que, a medio plazo, su capacidad sea insuficiente para atender las necesidades de transporte por carretera en esta zona de la isla, lo que aconseja la búsqueda de soluciones a esta problemática.



LZ-2 desde Arrecife hasta el enlace con LZ-40

El siguiente inconveniente mencionado se trata de que en la circunvalación de Arrecife (LZ-3) se encuentra el único enlace de acceso a la zona hospitalaria de la isla, el cual comparte emplazamiento con un importante núcleo residencial

denominado Argana, lo que ocasiona largas retenciones en los arcenes de la autovía LZ-3 por encontrarse los accesos a Argana colapsados en horas punta, dificultando el acceso de ambulancias y de personal sanitario en los cambios de turno.



Enlace LZ-3 con LZ-20. Acceso a Hospital Universitario y barrio de Argana

Como consecuencia de este somero y equívoco análisis de la problemática detectada el Director General de Infraestructura Viaria adjudicó contrato menor (102/2020, de 24 de julio) a la empresa HS INGENIERÍA Y ARQUITECTURA para estudio de alternativas a la problemática detectada en la carretera de interés regional LZ-2, en el tramo comprendido entre Arrecife y la conexión con la LZ-40.

El consultor contratado entregó dos documentos consecutivos de Estudio de Alternativas, con fechas de 21 y 26 de octubre de 2020. Con posterioridad a estas entregas el Director General de Infraestructura Viaria adjudica un nuevo contrato

menor (210/2021, de 4 de agosto) a la empresa HS INGENIERÍA Y ARQUITECTURA para análisis de **viabilidad de soterramiento parcial** de la carretera de interés regional LZ-2.

El 5 de agosto de 2022, mediante Resolución nº 227, del Director General de Infraestructura Viaria, se procede a la incoación del expediente administrativo "NUEVA AUTOVÍA AEROPUERTO / HOSPITAL (ENLACE DE ARGANA). ISLA DE LANZAROTE". En la citada resolución se expone que se deben realizar dos actuaciones en el ámbito de estudio:

1.- Reconvertir el actual tramo LZ-2 entre el aeropuerto/ LZ-40 y la zona de Arrecife (LZ-2/LZ-3) en una carretera de ámbito Insular, generando una Travesía Urbana con tráfico calmado que integre urbanísticamente la zona residencial de Playa Honda con la zona comercial situada al otro lado de la actual LZ-2.

2.- Separar y trasladar los tráficos de larga distancia entre el Aeropuerto/ LZ40 hasta la LZ-3 mediante una nueva autovía que actúe como Variante con la denominación de LZ-5. Desde este enlace de conexión LZ-5/LZ-3 se generará una conexión con la zona del Hospital y el barrio de Argana , alternativa a la de la LZ-3 con LZ-20.

Para la primera actuación se adjudica un contrato menor (204/2022, de 22 de julio) a la empresa IDEA ESTUDIO INGENIERÍA.

Para la segunda actuación, la nueva infraestructura está contemplada dentro del Convenio de Carreteras Canarias/Estado para el periodo 2018/2027.

Una vez analizadas todas las opciones, se determina que la alternativa más ventajosa es la denomina Alternativa 7 (Variante de la LZ-2 denominada LZ-5) teniendo en cuenta tras el análisis comparativo de las diferentes alternativas, en función de factores ambientales, socioeconómicos y técnicos- económicos.

Las ventajas: Presenta una mejora absoluta de la red general de carreteras de Lanzarote entre Arrecife y el resto de la isla.

Inconvenientes: Exige una ocupación nueva de territorio por el nuevo corredor. Afecta a una unidad de ejecución de uso industrial en Playa Honda. Mantiene la LZ-2 en superficie produciendo el efecto pantalla en Playa Honda Esta última desventaja quedaría solucionada con la conversión de la antigua LZ-2 en travesía urbana, cuyo anteproyecto está en proceso de redacción.



Este informe/memoria reconoce que "**El vigente PIO de Lanzarote, que se aprobó mediante Decreto 63/1991, de 9 de abril, no contempla nuevas actuaciones en infraestructura viaria en esta zona que nos ocupa**" y recurre a justificar saltarse la normativa vigente a la aprobación inicial de la propuesta, ya desechada por el Cabildo Insular en el plenario de fecha 24/10/2022, de la empresa Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S.L., que carece de vigencia alguna en el mundo jurídico y de la ordenación del territorio.

El 03/01/2023 se publica en el DOUE la licitación pública para la redacción del proyecto de trazado y construcción denominado "NUEVA AUTOVÍA AEROPUERTO / HOSPITAL (ENLACE DE ARGANA). ISLA DE LANZAROTE". El trabajo para el que se solicita estos servicios consiste en la redacción, hasta la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción, de los documentos exigidos tanto por la legislación básica en materia de contratos de obras públicas como por la legislación sectorial de carreteras de la Comunidad Autónoma, y resto de normativa de aplicación, tanto para el proyecto de trazado como para el proyecto de construcción.

Se licita por un importe cerrado de 1.646.682,92 €. La actuación objeto del proyecto se encuentran incluida en el Anexo I del actual Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027, firmado el 22 de diciembre de 2018 y publicado en el BOC el 15 de enero de 2019. Su financiación se hará con cargo a la partida presupuestaria 11.04.453D. 640.22 PI 216G0082 YAIZA-ARRECIFE. NUEVA AUTOVÍA AEROPUERTO CIRCUNVALACIÓN ARRECIFE.

DISCUSIÓN DE LA DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Según nuestro criterio la exposición de los problemas de la carretera de interés insular LZ-2 están mal definidos. Se conectan dos dificultades independientes como si fueran una sola que debiera ser resuelta mediante una nueva y desproporcionada autovía sobre suelo rústico de protección de paso de jable.

Los dos motivos iniciales, para el estudio y redacción de alternativas, están mal definidos y conectados de forma artificial.

Uno: La intensidad del tráfico rodado a la altura del PK 1+300 (Playa Honda) puede considerarse de carácter medio debido a la confluencia del acceso rodado a la zona residencial y a la zona comercial/industrial de Playa Honda con el tráfico de más largo recorrido hacia el oeste y sur (LZ-40).

Un muy mal diseño del acceso rodado y conectividad entre ambas zonas de Playa Honda condiciona las dificultades existentes. El acceso rodado no es el principal problema, en el caso concreto de Playa Honda el principal problema es la conexión peatonal y de bicicletas, una conexión que podemos calificar de alto riesgo para peatones y ciclistas entre la dos zonas en que se encuentra dividida Playa Honda por el paso en superficie de la autovía LZ-2. Para mayor dificultad las paradas del transporte colectivo se encuentran una a cada lado lado de la LZ-2, según sea la dirección del desplazamiento, obligando al transito de los usuarios entre las dos zonas de la población apantalladas por el trazado de la LZ-2 en superficie.



División de Playa Honda en dos zonas, residencial (S) y comercial/industrial (N) por la LZ-2



Ineficiente diseño de la comunicación entre las dos zonas de Playa Honda que obliga a compartir un único y estrecho paso subterráneo al tráfico rodado con peatones y bicicletas causando situaciones de peligro a los peatones y dificultades al tráfico rodado.

Según nuestro criterio para resolver este problema no es necesaria la realización de una nueva autovía de 8 kilómetros por suelo rústico de protección de paso de jable. Creemos que la solución más adecuada consiste en el soterramiento de LZ-2 a su paso por la localidad de Playa Honda que cumpliría 4 funciones, a saber:

Separar el tráfico de medio y largo alcance del de acceso a Playa Honda.

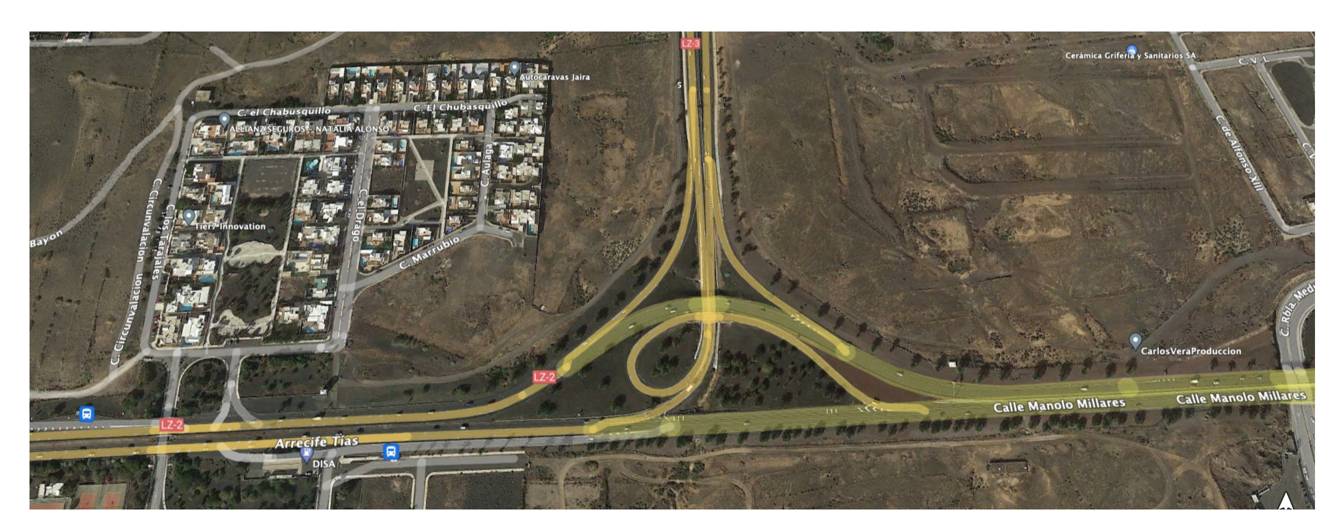
Simplificar y mejorar la eficiencia en el tráfico rodado de acceso a Playa Honda.

Mejorar la conectividad con LZ-301 dirección San Bartolomé.

Conectar las actuales dos zonas de la localidad con un formato de parque en superficie que facilite el transito pacífico y seguro de peatones, patinetas y bicicletas.

Dos: Es más que evidente que la mejora del acceso al Hospital Universitario es una cuestión absolutamente independiente del transito de LZ-2 por la localidad de Playa Honda y que se conecta conceptualmente, de manera artificial, con el fin de justificar la construcción de la nueva autovía. El mal diseño de los accesos al Hospital General y al barrio de Argana no se resolverá con una autovía de 8 Kms. atravesando suelo rústico de protección de paso de jable. A nuestro juicio debe resolverse con una actuación puntual en la zona de acceso al Hospital que hace mucho tiempo que debería haber sido abordada y que se ha ido complicando, con el paso del tiempo, por las construcciones y licencias concedidas en el entorno sin haber resuelto con anterioridad el diseño adecuado y racional de los accesos que deberían haber sido considerados prioritarios.

Tres: No se plantea y, por tanto, no se aborda un problema que causa importantes disfunciones en la LZ-2. Se trata de una incorporación por la izquierda del sentido del tráfico que se produce en el acceso a la LZ-2 desde la LZ-3 en dirección a Arrecife. Este problema también requiere de una intervención de rediseño que tampoco se solucionaría con la nueva autovía.



A nuestro juicio no se justifica resolver dificultades, puntuales y concretas, que son herederas de la nefasta planificación y el mal diseño con una macro intervención que arrasaría una porción de territorio con altos valores medioambientales, históricos y culturales que, además, goza de todas las figuras de protección posibles de los planeamientos municipales y del PIOL, lo detallaremos más adelante.

LA ELECCIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS. ELECCIÓN INADECUADA

Se presentan dos estudios consecutivos de la consultora Velez Martín, firmados por los ingenieros de caminos Jose Luis Perez Betancor, Jose Francisco Henríquez Sanchez y Antonio Martín Velez, como ejecución de los dos contratos menores adjudicados por el Director General de Infraestructuras Viarias, basados en los mismos datos de base para las diferentes propuestas. En el primer documento, denominado "ESTUDIO DE ALTERNATIVAS A LA PROLONGACION DE ,LA LZ-3 Y CONEXION CON LA LZ-2 Y LZ-40 se presentan los datos base del estudio y cuatro alternativas. En el segundo documento, denominado "ANÁLISIS DE VIABILIDAD DE SOTERRAMIENTO PARCIAL DE LA CARRETERA DE INTERÉS REGIONAL LZ-2 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE ARRECIFE Y EL AEROPUERTO DE LANZAROTE CÉSAR MANRIQUE" se presentan 7 alternativas de las cuales el Gobierno de Canarias elige, con el apoyo del Cabildo insular, la alternativa nº7 que presenta según el estudio las siguientes características basicas donde obvia, como inconveniente, la necesidad de expropiar gran cantidad de suelo rústico protegido por el planeamiento territorial vigente:

16.7.- **Alternativa 7**

- Ventajas:
  - Presenta una mejora absoluta de la red general de carreteras de Lanzarote entre Arrecife y el resto de la isla.
- Inconvenientes:
  - Exige una ocupación nueva de territorio por el nuevo corredor.
  - Afecta a una unidad de ejecución de uso industrial en Playa Honda.
  - Mantiene la LZ-2 en superficie produciendo el efecto pantalla en Playa Honda.

Mientras que se desecha, por ejemplo, la alternativa nº4, a nuestro juicio más razonable y que presenta según el estudio las siguientes característica básicas:

16.4.- **Alternativa 4**

- Ventajas:
  - Mejora de forma suficiente el nivel de servicio de la LZ-2
  - Constituye una buena solución urbana para el núcleo de Playa Honda.
- Inconveniente:
  - No garantiza como lo hace la solución anterior el nivel de servicio a largo plazo por soterrarse la vía con solo dos carriles por sentido derivando el resto del tráfico sobre las vías auxiliares.
  - Exige ajustes de detalle para minimizar afecciones y expropiaciones en los tramos donde el trazado discurre a cielo abierto con tres carriles por sentido.

El estudio parte de la apreciación de que el nivel de servicio actual de la LZ-2, especialmente al nivel de la localidad de Playa Honda, es deficiente y que, a medio plazo, es previsible que su capacidad sea insuficiente para atender las necesidades de transporte en esta zona de la isla, se argumenta que el PIOL avala el desarrollo de un nuevo corredor viario que conecte la LZ-2 y el Hospital por encima de la LZ-2, argumento deliberadamente falso pues se refiere a la propuesta de PIOL rechazada por el plenario del Cabildo y obviando el PIOL vigente así como los planeamientos municipales de Arrecife y San Bartolomé, sobre cuyo suelo se pretende desarrollar la nueva autovía.

Ni el análisis de la evolución de la población de Lanzarote, ni el de la industria turística son argumento suficiente ni justifican el proyecto de LZ-5, máxime cuando la única vez en la que se ha permitido debatir sobre el tema, en el Consejo de la Reserva de la Biosfera, Doña Susana Pérez, representante de las asociaciones hoteleras, expuso que el paisaje de Lanzarote es tan importante, a nivel turístico, que resulta necesario hacer estudios alternativos antes que consumir más suelo. Tampoco el análisis de la evolución del parque de vehículos resulta condición necesaria, teniendo en cuenta que el Ejecutivo Autonómico decretó la emergencia climática y uno de sus puntos expresos más importantes es la propuesta de desmotorización para todo el archipiélago en coincidencia con el Parlamento Europeo que ha tomado la determinación de reducir, hasta 2030, el parque automovilístico de toda la Unión a la mitad del actual, proponen eliminar un mínimo de 80 millones de automóviles. El Gobierno de Canarias y el Cabildo de Lanzarote están obligados a cumplir con sus respectivas declaraciones de emergencia climática y poner en acción todos los recursos legales, disciplinarios y económicos necesarios para reducir el parque automovilístico actual.

En cuanto al estudio sobre el planeamiento implicado en el proyecto de la autovía LZ-5 conviene revisarlo con atención pues presenta imprecisiones y argumentaciones contrarias a la legislación vigente que se dan por buenas sin mayor explicación.

Dividen el análisis del planeamiento en dos grandes bloques: **ordenación ambiental y territorial** y **ordenación urbanística**.

En cuanto a las **Directrices de Ordenación** argumenta que la disposición adicional decimonovena de las Directrices de Ordenación General del suelo rústico de protección agraria rebaja el rango reglamentario de las directrices 58 y 62 (actividades agrarias) obviando que la protección del suelo sobre el que se pretende construir la autovía no está catalogado, en la legislación vigente de aplicación, como suelo rustico de protección agraria sino como suelo rústico de protección de paso de jable.

En cuanto al Plan Insular vigente, aprobado por el Gobierno de Canarias mediante Decreto de 9 de abril de 1991, argumenta el estudio que están reguladas las actuaciones en el sector de las carreteras en el Título 4, Capítulo 4.3. Sección 1, que establece los criterios generales para la clasificación de los usos globales del suelo y que determina en el apartado A) Directrices vinculantes, apartado f) Uso de comunicaciones e infraestructuras f2) Movilidad y transporte y por tanto daría soporte legal al proyecto de LZ-5, obviando que el Título 4, Capítulo 4.3. Sección 1se refiere expresa y unicamente a suelos urbanos y urbanizables, no siendo, por tanto, aplicable, en modo alguno, al suelo rústico de protección de paso de jable.

Es necesario reseñar aquí que el PIOL vigente clasifica el suelo del que estamos tratando como c-1.2, es decir, Suelo Rústico de Protección de Valor Natural Ecológico, El Jable. En la Adaptación Básica del PGO de Arrecife se intentó rebajar la categoría de este suelo pero la COTMAC, en sesión celebrada el 5 de noviembre de 2003, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo: Denegar la recalificación de 1. Los suelos rústicos que contradicen el PIOL al haber sido categorizados por este instrumento de rango superior como Protección Ecológica de Jable. a) El Suelo Rústico de Protección Territorial situado en las inmediaciones del barrio de Argana.

Es inexplicable la falta de la obligada referencia en el estudio que justifica el proyecto de LZ-5 a otras normativas de aplicación que resultan significativas. Es descarada la ausencia de referencia a la normativa medioambiental de aplicación, especialmente a las determinaciones de la Ley de Suelo de Canarias que exige, en relación a la ordenación territorial y ambiental que se integren y prevalezcan los criterios y determinaciones ambientales sobre las demás.

Planeamiento municipal de aplicación. Tanto las normas subsidiarias del Ayuntamiento de San Bartolomé como el Plan General de Arrecife, ambos municipios afectados por el proyecto de la autovía LZ-5, recogen la calificación del del suelo afectado como suelo rústico protegido.

Normas Subsidiarias de San Bartolomé: **Suelo Rústico Protegido: El Jable (SRP-J)** En la categoría de suelo rústico de protección Se incluyen los suelos que por sus especiales valores ecológicos, paisajísticos o históricos deban de estar especialmente protegidos respecto a los posibles usos que en ellos se pudiesen hacer. 1. En esta categoría de suelo (SRP-J) es fundamental preservar el proceso de transporte natural de jable desde la bahía de Penedo hasta la costa de Guasimeta. 2. Se propiciará sin restricciones la agricultura tradicional. 3. Son compatibles las actividades de excursionismo, contemplación y recreativos al aire libre, sin ningún acondicionamiento. 4. **No se aceptará ningún tipo de edificios o instalaciones**

públicas o privadas, ni cualquiera otro obstáculo permanente que impida el movimiento natural de la arena empujada por los vientos alisios.. 5. Se prohíbe la extracción de jable para la construcción.

Este literal se recoge directamente del PIOL vigente, Art. 4.2.2.5: Suelo Rústico de protección: zonas de valor natural ecológico.

A) Criterio básico: El criterio básico del Plan Insular en las zonas clasificadas bajo este título es la conservación estricta de los elementos y procesos a los que deben su valor.

2. EL JABLE (c1.2).

A) Criterios básicos. En esta categoría es fundamental preservar el proceso de transporte natural de jable desde la bahía de Penedo hasta la costa de Guasimeta.

B) Determinaciones.

B.1) La actividad a propiciar sin restricciones es la agricultura tradicional, evitando la reutilización de materiales de desecho -cajas de madera o plástico, cartones, etc.- como barreras cortavientos. Son compatibles las actividades de excursionismo, contemplación y recreativos al aire libre, sin ningún acondicionamiento.

B.2) **No se aceptará ningún tipo de edificios o instalaciones públicos o privados, ni cualquier otro obstáculo permanente que impida el movimiento natural de la arena empujada por los vientos alisios.** La extracción de jable para la construcción solo se aceptará en la zona definida en el Plano 2.2.A del Plan Insular (b1.3).

Plan General de Arrecife: **Suelo Rústico de Protección Natural: El Jable**

1. El suelo rústico de protección natural se incluye en la categoría de protección ambiental, una categoría en la que se localizan aquellos suelos que por sus características naturales o por su valor paisajístico, cultural o social deben ser protegidos, limitando o restringiendo los usos que sobre ellos se desarrollen. Se incluye el Suelo Rústico de Protección Territorial situado en las inmediaciones del barrio de Argana tal y como se aclaró más arriba.

En cuanto a la **Ordenación Urbanística** el estudio se muestra diletante y no presta la debida atención a la principal y determinante Ley del Suelo 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

En concordancia con las declaraciones de emergencia climática tanto Autonómica como Insular debe prestarse especial y vinculante atención al **principio general de desarrollo sostenible** que, lejos de ser un concepto etéreo o poco concreto se encuentra desarrollado y regulado en la Ley citada (4/2017), Capítulo II, artículo tres:

1. **Las intervenciones, tanto públicas como privadas**, que se lleven a cabo en el archipiélago canario preservarán y cuidarán sus valores naturales y la calidad de sus recursos, de modo que permitan su uso y disfrute responsable por las generaciones presentes sin mermar la capacidad de las generaciones futuras.

2. **Las administraciones públicas diseñarán y aplicarán políticas activas**

encaminadas a la preservación de los valores y recursos existentes, a la rehabilitación de los espacios y recursos degradados y al fomento de las tecnologías **que contribuyan** a esas metas y, además, **a mitigar el impacto de la huella de carbono**.

3. **Las administraciones públicas velarán en sus actuaciones por el uso eficiente y la reducción del consumo de recursos naturales, en especial del suelo.**

4. Las intervenciones públicas, en cuanto afecten al medioambiente, se atendrán a los siguientes principios:

a) **Principio precautorio y de incertidumbre**. Las decisiones que afecten a la conservación del medioambiente deberán ser pospuestas cuando no se conozcan con suficiente detalle sus consecuencias en cuanto a los posibles daños irreversibles sobre los elementos autóctonos y otros merecedores de protección.

b) **Principio preventivo**. Las decisiones para anticipar, prevenir y atacar las causas de la disminución de sostenibilidad o sus amenazas tendrán prioridad sobre las que tengan por objeto restaurar con posterioridad los impactos causados al medioambiente.

c) **Principio de mínimo impacto**. Las actividades más desfavorables para la preservación del medioambiente, que no puedan ser evitadas, deberán ubicarse en los lugares donde menos impacto produzcan y desarrollarse de la manera menos perjudicial posible.

d) **Principio de equidad intra e intergeneracional.** Se deberá velar para que la utilización de los elementos del medioambiente se haga de forma sostenible, de modo que las posibilidades y oportunidades de su uso y sus beneficios se garanticen de manera justa para todos los sectores de la sociedad y para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras. **A la hora de valorar los recursos naturales deberán considerarse no solo las sociedades contemporáneas, sino también las generaciones futuras.**

5. **El ejercicio de las potestades públicas y de la actividad de los particulares en relación con la ordenación del territorio, el urbanismo y el medioambiente se ejercerá siempre con arreglo al principio de desarrollo sostenible, aquí entendido como utilización racional de los recursos de manera que se garantice la compatibilidad entre crecimiento y progreso económico y preservación de los recursos naturales y de los valores paisajísticos, arqueológicos, históricos, culturales y etnográficos, a fin de garantizar la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.**

Debemos tener presente a la hora de decidir por la opción apropiada para intervenir de la manera más razonable posible el **artículo 64** de la citada Ley (4/2017), relativo al S**uelo Rústico de Protección Ambiental**:

1 . **En el suelo rústico de protección ambiental serán posibles los usos, actividades, construcciones e instalaciones que no estuvieran expresamente prohibidos por el plan insular, los planes y normas de espacios naturales protegidos o el plan general municipal y sean compatibles con el régimen de**

protección al que dicho suelo está sometido, siendo preceptivo, cuando se trate de espacio natural protegido, informe previo del órgano al que corresponda la gestión.

2. En particular, en el suelo rústico de protección natural, paisajística y cultural incluido en espacios naturales protegidos, solo serán posibles los usos y las actividades que estén expresamente previstos en los correspondientes planes y normas de dichos espacios o, en su defecto, en el respectivo plan insular de ordenación, salvo los usos provisionales que podrán autorizarse, aunque no estuvieran expresamente previstos y siempre que no estén expresamente prohibidos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la presente ley.

En el suelo rústico de protección natural, paisajística y cultural no incluido en espacios naturales protegidos, solo serán posibles los usos y las actividades que estén expresamente previstos en los planes de protección y gestión de lugares de la Red Natura 2000, en su defecto el correspondiente plan insular de ordenación y, en defecto de este último, el respectivo plan general municipal, o, en ausencia de ordenación, los que sean compatibles con la finalidad de protección o necesarios para la conservación y, en su caso, el disfrute público de sus valores, salvo los usos provisionales que podrán autorizarse, aunque no estuviesen previstos y siempre que no estén expresamente prohibidos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la presente ley.

No obstante, en los suelos rústicos de protección paisajística, en los que existan usos agrícolas y/o ganaderos, serán autorizables los actos de ejecución asociados a los mismos, incluyendo su ampliación, justificándose su necesidad, proporcionalidad y vinculación a la actividad agraria y, en todo caso, la compatibilidad con los valores paisajísticos que motivaron su protección.

Resulta también de especial interés para el asunto que nos ocupa la lectura detallada del **artículo 82** de la citada Ley (4/2017), relativo a los **Criterios de Ordenación**:

La ordenación territorial del archipiélago canario atenderá, preferentemente, a la consecución de los siguientes criterios:

a) La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el **acceso de la ciudadanía a** unos servicios eficientes y una **mejor calidad de vida**, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, **incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad**, así como la consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

b) **La integración de la ordenación ambiental y territorial, prevaleciendo los criterios y determinaciones ambientales sobre los demás**.

c) **La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico y cultural, considerándolos recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población.**

d) **El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos,**

en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.

e) La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.

f) **El reconocimiento de la isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y del municipio como unidad de ordenación urbanística.**

g) **La contención de la extensión urbana** y el fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado del suelo.

h) **La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación**, incluyendo, en su caso, el esponjamiento del tejido urbano.

i)La prevención de riesgos naturales catastróficos.

j) El fomento del uso eficiente y la gestión de la demanda energética, la diversificación de las energías convencionales y la priorización y extensión de las energías renovables.

Debemos prestar, asimismo, la debida atención al **Articulo 123** que especifica con claridad que los proyectos de interés insular o autonómicos **solo podrán afectar a suelo rústico de protección ambiental cuando no exista alternativa viable y lo exija la funcionalidad de la obra pública de que se trate**, es en este caso es claro que la alternativa viable existe y podría estar representada por la alternativa nº 4 del estudio o por cualquier otra similar que no requiera el uso de suelo rustico de protección de paso de jable.

Es absolutamente necesario poner en contraste la propuesta de la nueva autovía LZ-5 con el texto de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias. (https://www.boe.es/eli/es-cn/l/2022/12/27/6/con)

En la exposición de motivos pueden leerse afirmaciones como:

En este momento sabemos que el cambio climático se está produciendo a una escala jamás registrada en la historia del planeta, **como consecuencia de las emisiones de gases de efecto invernadero**...

...el cambio climático se debe, en gran medida, a las acciones humanas...

...debemos ser conscientes de que nuestras acciones tienen consecuencias...

...el cambio climático genera ya serias afecciones sobre la salud humana, los sectores productivos, **los recursos naturales y la conservación de la biodiversidad y de los territorios marinos y terrestres**...

...empiezan a ser tristes noticias y lo seguirán siendo en el futuro si no ponemos remedio y empezamos a actuar...

...no reaccionar ante la crisis ecológica y civilizatoria supondría la muerte de millones de personas, además de la extinción irreemplazable de especies imprescindibles para la vida en la Tierra, dadas las complejas interrelaciones ecosistémicas...

...el calentamiento global también se manifiesta en Canarias alterando algunas de las condiciones de habitabilidad del archipiélago...

...en este contexto, Canarias protagoniza un escenario especialmente relevante sobre el que es urgente intervenir por dos motivos esenciales:

a) los impactos del calentamiento global, que afectan y afectarán gravemente a los territorios insulares y costeros de todo el planeta y,

b), **el elevado nivel de emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante GEI) registradas en el archipiélago**...

… el cambio climático se pretende mitigar por medio de la acción climática, entendida como cualquier política, plan, programa o medida cuya intención sea **reducir los gases de efecto invernadero**, construir y generar resiliencia y adaptación al cambio climático, y financiados esos objetivos mediante un sistema de gobernanza climática...

...es imperativo promover cuantos esfuerzos sean necesarios para **disminuir las emisiones de CO2 y GEI**...

...creemos que **todos los gobiernos, nacionales, regionales y locales, tienen el deber de reconocer la gravedad de esta amenaza y adoptar compromisos vinculantes y efectivos para reducir sus causas e impactos**...

...Canarias está convencida de la realidad de la crisis climática y asume la gravedad de la situación. Por eso considera que admitir las evidencias científicas, así como **el camino de la reducción de las emisiones propuesto es la única forma de proteger la existencia de un futuro para nuestras islas**. La ciudadanía debe entender la urgencia e irreversibilidad de esta lucha y **las administraciones públicas canarias** tienen que desempeñar un papel clave en la formación, educación e información sobre el necesario freno a las emisiones y realizar una vital adaptación a las consecuencias del incremento de la temperatura global...

...la necesidad de **avanzar hacia un nuevo estilo de vida, así como hacia formas de producción y de consumo responsables**. Pero supone, también, **asumir el cumplimiento de compromisos políticos reales y vinculantes**, mucho más ambiciosos que los actuales, con la consiguiente asignación de recursos para hacer frente a esta crisis y transformar una amenaza en una oportunidad...

...necesitamos **definir una estrategia vinculante capaz de garantizar las reducciones de gases de efecto invernadero anuales necesarios; abandonar los combustibles fósiles**; impulsar un modelo de desarrollo basado en la economía circular, verde y azul; avanzar hacia una producción energética cien por cien renovable y distribuida; mejorar especialmente la gestión hídrica y de residuos; y **reducir a cero las emisiones netas de carbono lo antes posible, de manera urgente y prioritaria**...

...llevar a cabo acciones para **asegurar la conservación de nuestros ecosistemas**...

…la **descarbonización de la economía** debe llevarse a cabo pensando siempre en todos los sectores de la sociedad, especialmente en los más vulnerables...

...el archipiélago canario está especialmente expuesto a los efectos adversos de la perturbación causada en el clima de la Tierra...

...las consecuencias de estos efectos climatológicos son especialmente graves por el peso que en la economía de las islas tienen sectores especialmente sensibles a ellos como **la agricultura y el turismo**...

...el mayor movimiento mundial de ciudades y municipios por la acción local en clima y energía. Consecuente con este compromiso, la gran mayoría de las administraciones locales canarias se han adherido al mismo y un número importante de ellas han elaborado los planes de acción para lograr, entre otros objetivos europeos, la **reducción de los gases de efecto invernadero en un 40 % para 2030** y la adopción de un enfoque común para el impulso de la mitigación y la adaptación al cambio climático. En este sentido, se hace necesaria una **estrategia compartida por Gobierno de Canarias, cabildos y municipios**...

...la adaptación de las políticas comunitarias para intentar superar el aislamiento de las regiones ultraperiféricas (RUP) y **reducir los efectos de su dependencia de energías fósiles**...

...la Comunidad Autónoma de Canarias no puede eludir su esfuerzo en la consecución de los objetivos no solo de mitigación y adaptación al cambio climático, sino al proceso de transición hacia una sociedad que, abandonando la perspectiva exclusivamente antropocéntrica, **logre vivir en verdadero equilibrio con la naturaleza, desarrollando sus actividades con recurso mínimo, si no cero, a los combustibles fósiles y sin emisión a la atmósfera, por tanto, de gases de efecto invernadero**...

...el nuevo Estatuto de Autonomía del archipiélago, aprobado en virtud de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, refleja la preocupación por el cambio climático incluyendo entre los principios rectores que deben dirigir la actuación de los poderes públicos, la **protección efectiva de los recursos naturales estratégicos básicos de Canarias, especialmente el agua y los recursos energéticos, asegurando su control público por las administraciones canarias**; la preservación y mejora de la calidad medioambiental y la biodiversidad del archipiélago como patrimonio común para mitigar los efectos del cambio climático; y el ahorro energético y la promoción de las energías renovables, **en especial en lo que se refiere a la política de transportes y comunicaciones**, como expresamente establecen los apartados 14, 15 y 16 del artículo 37...

...desde la perspectiva de las competencias autonómicas en materia de medio ambiente, el artículo 153.1 ñ) del Estatuto de Autonomía de Canarias (EAC) señala que corresponde a la comunidad autónoma la competencia de desarrollo legislativo y de ejecución de la legislación estatal en materia de medio ambiente, que comprende, en todo caso, las medidas que, en el ámbito de sus competencias, puedan adoptarse

para la lucha contra el cambio climático. Además incide, para preceptos concretos, en otros títulos competenciales, como pueden ser los de transportes (artículo 160 EAC)...

...esta ley recoge y se inspira en la doctrina emanada de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992, el Protocolo de Kioto de 1997, el Acuerdo de París de 2015 ratificado por la Unión Europea en octubre de 2016 y por España, publicado en el BOE n.º 28, de 2 de febrero de 2017, **todo el acervo de normas y declaraciones de la Unión Europea sobre acción por el clima y transición justa**, entre las que han de destacarse los artículos 11 y 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, que ha fijado la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la **Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz** en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814; el **Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030** que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013; el **Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2. de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos**, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011; la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables; así como la Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética. Dentro del marco de la regulación del mercado interior de la electricidad, la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE, y el Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la electricidad. También son relevantes, en lo que hace al marco de financiación, el Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros, y el **Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el establecimiento de un marco para facilitar inversiones sostenibles**. Por último, en especial el Pacto Verde Europeo (Green Deal) presentado el 11 de diciembre de 2019 y se ha tenido en cuenta, en su redacción y tramitación, la Ley básica estatal 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (BOE n.º 121, de 21 de mayo).

Es muy fácil comprender que la simple lectura de la exposición de motivos de la Ley

6/2022 es necesaria y suficiente argumentación para renunciar al manifiesto pelotazo que supone construir la autovía LZ-5 sobre suelo rústico protegido de paso de jable de alto valor paisajístico, ecológico, agrícola, histórico y de hábitat de especies animales y vegetales en claro riesgo de extinción. La protección del medioambiente, la biodiversidad y la urgente reducción del consumo de las escasas y caras energías de origen fósil y de la emisión de gases de efecto invernadero son incompatibles con la carísima ejecución de innecesarias infraestructuras viales, mal pensadas y destinadas a fomentar el uso del vehículo privado y el enriquecimiento de unos pocos en detrimento del interés común. Disfrazar de necesidad y proporcionada respuesta a la resolución de problemas, no conectados entre si, lo que no parece ser más que el intento, incongruente con la legislación vigente, de capturar una desproporcionada inversión financiera obtenida del presupuesto del Estado por la vía del convenio de carreteras Canarias Estado, no puede más que calificarse, según nuestro criterio, de pelotazo y actuación política cínica y destructiva, contraria a lo que los responsables políticos que gobiernan las instituciones de la Comunidad Autónoma y del Cabildo Insular manifiestan continuamente sobre protección del territorio, del medioambiente, la biodiversidad y la promoción de medidas destinas a mitigar los efectos del cambio climático en Canarias.

No podemos evitar ,aún a riesgo de resultar insistentes, tener que revisar algunos de los artículos de la ley 6/2022 por su transcendencia en relación al tema que nos ocupa:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular las medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, así como garantizar la transición energética y la acción por el clima, **alcanzando la neutralidad en carbono y la reducción de gases de efecto invernadero, mediante el esfuerzo colectivo y la aplicación de medidas coordinadas y eficaces desde todos los sectores públicos y privados**, orientadas hacia la sostenibilidad; todo ello en desarrollo de la legislación básica del Estado y en virtud de las competencias asumidas por el Estatuto de Autonomía de Canarias.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Esta ley y las medidas adoptadas en su desarrollo y para su ejecución **son de aplicación a todos los poderes públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, las personas físicas y jurídicas, sean del sector público o privado, y a las actividades que se desarrollen en el ámbito espacial de la Comunidad Autónoma de Canarias.**

Artículo 3. Finalidades.

1. La presente ley tiene las siguientes finalidades:

a) **Desarrollo e implementación del conjunto de medidas que garanticen un balance neutro de emisiones de gases de efecto invernadero en las islas**, teniendo presente el hecho insular y la situación ultraperiférica de Canarias.

b) La **reducción progresiva de la utilización y el consumo de combustibles fósiles.**

d) **La mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático para la reducción de la vulnerabilidad de las personas y sus bienes, los recursos**

naturales, las infraestructuras, los servicios públicos y los ecosistemas terrestres, costeros y marinos.

i) El apoyo al fomento, mejora y perdurabilidad de las infraestructuras verdes.

j) **La adquisición del objetivo de la neutralidad en emisiones de carbono.**

Artículo 4. Definiciones.

2. **Acción climática**: la adopción de medidas para combatir el cambio climático y sus efectos.

7. **Cambio climático**: cambio del clima atribuible directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera global y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables.

10. **Desarrollo sostenible**: desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

11. **Descarbonización**: proceso mediante el cual los países u otras entidades tratan de lograr una economía con bajas emisiones de carbono o mediante el cual las personas tratan de reducir su consumo de carbono.

16. **Emisiones**: las emisiones de gases de efecto invernadero y gases contaminantes de la atmósfera.

19. **Gases de efecto invernadero** (GEI): los gases reconocidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático como contribuyentes al cambio climático.

23. **Infraestructura verde**: red de espacios naturales, seminaturales y otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para ofrecer una amplia gama de servicios ecosistémicos. Incluye espacios verdes y otros elementos físicos en áreas terrestres y marinas.

26. **Mitigación del cambio climático**: conjunto de objetivos, planes y acciones de cualquier tipo tendentes a reducir el impacto que la actividad humana tiene sobre la alteración del sistema climático global. Su ámbito principal de acción es la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero teniendo en cuenta, también, otros ámbitos de acción como, sin limitarse a ellos, la alimentación, la planificación del transporte o la reforestación.

27. **Movilidad compartida**: todo servicio consistente en el uso de un vehículo compartido como un automóvil, una motocicleta, una bicicleta, un patinete u otro modo de transporte que otorga acceso de corto plazo y según las necesidades del usuario, incluyendo el alquiler de vehículos.

29. **Perspectiva climática**: la consideración del impacto directo e indirecto de planes, programas, proyectos o iniciativas sobre el consumo energético, las emisiones de gases o la vulnerabilidad al cambio climático.

35. **Servicios ambientales o ecosistémicos**: aquellos beneficios que un ecosistema aporta a la sociedad y que mejoran la salud, la economía y la calidad de vida de las personas.

38. **Responsabilidad social compartida**: principio cuyo objetivo parte de compartir responsabilidades entre autoridades, empresas, organizaciones de la sociedad civil, familias e individuos. Busca generar compromiso, pertenencia y confianza.**Artículo**

Artículo 5. Responsabilidad y colaboración en la acción climática.

2. El Gobierno de Canarias debe impulsar la **reducción de emisiones en el ámbito de todas las administraciones públicas canarias y su sector público institucional** e incentivarla en todos los sectores de la actividad económica.

Artículo 6. Principios generales.
1. **Prevención en la toma de decisiones que afectan al medio ambiente** y a la ciudadanía, así como a los riesgos y daños derivados de acontecimientos naturales inducidos por el cambio climático.
3. **Promoción de la participación y la conciencia ciudadana**, así como de la responsabilidad compartida de todos los agentes sociales y económicos.
5. **Transparencia, consulta y acceso a la información**.
9. **Fomento y planificación de la movilidad sostenible.**
18. **Precaución.**
19. **No regresión.**

Artículo 9. Funciones del Gobierno de Canarias.

1. **La planificación de las políticas de acción climática dirigida a la mitigación de gases de efecto invernadero de todos los sectores generadores** y la adaptación a los impactos del cambio climático sobre los sistemas naturales, los sectores socioeconómicos, los territorios y la población, así como a fortalecer el sistema de gobernanza en los distintos niveles territoriales e intersectoriales.

A lo largo de todo el articulado, que puede revisarse en el enlace al BOE citado más arriba, se repiten incansablemente las siguientes ideas fuerza: reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, cooperación y corresponsabilidad inter administrativa, protección del territorio, del medioambiente, de los recursos naturales, de la biodiversidad, aprovechamiento eficaz y solidaria de la energía disponible, reducción del consumo energético y movilidad sostenible, de nuevo conceptos y obligaciones que marca la Ley 6/2022 que, a nuestro juicio, resultan incompatibles co el proyecto LZ-5.

Son también de relevante y de especial y debida atención algunos aspectos de la normativa y directivas de la Unión Europea, a saber:

El **artículo 174 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea establece que la política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente debe contribuir, entre otras cosas, a la conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente**, a la protección de la salud de las personas y **a la utilización prudente y**

racional de los recursos naturales, y que **debe basarse en el principio de cautela**.

El **artículo 6 del Tratado establece** que los requisitos de protección medioambiental deben integrarse en la definición de las políticas y actividades comunitarias, con vistas sobre todo a **fomentar un desarrollo sostenible**.

Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente Los diferentes sistemas de evaluación medioambiental vigentes en los Estados miembros deben contener unos requisitos de procedimiento comunes, necesarios para **contribuir a un elevado nivel de protección del medio ambiente**.

Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la **prevención y reparación de daños medioambientales**.

Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de diciembre de 2011 relativa a la **evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente**.

En cuanto a los aspectos reseñados, en el estudio encargado por la dirección general, sobre Climatología e Hidrología y Geología son prácticamente irrelevantes para la toma de decisión sobre la manera en la que deben resolverse los problemas planteados. Siendo los más interesantes los referidos a:

1. **Jable**. La opción 7 (LZ-5) supone la destrucción de una enorme superficie de jable y la construcción de una gran barrera al paso de la arena que impedirá, tal y como está previsto en el PIOL, el flujo de la arena desde la bahía de Penedo hasta la costa de Guasimeta con el consiguiente y grave perjuicio medioambiental.
2. **Basalto**. La opción 4, soterramiento, o cualquiera otra que la sustituya obtendría como resultado de la necesaria excavación una cantidad de basalto nada despreciable dada la gran demanda de este material y la escasez de extracción legal en la isla.

Sobre el e**studio del tráfico en la autopista LZ-2** es necesario poner en evidencia que la descripción que hace de las dificultades no se ajusta a la realidad que viven en el día a día los usuarios de la misma. En algunos momentos punta de tráfico se percibe una mayor densidad de lo habitual sin llegar , salvo accidentes u otras causas no comunes, a producir embotellamientos o colapsos circulatorios. En horas punta en la variante de acceso a la zona residencial de Playa Honda puede producirse alguna retención, un par de minutos máximo, debido al deficiente diseño, dos rotondas y túnel de enlace, de la conexión entre la zona comercial industrial y la residencial.

Debe tenerse en cuenta que en el estudio del tráfico presentado no se encuentra una verdadera prospección a futuro que tenga en cuenta las condiciones impuestas por el encarecimiento y menor disponibilidad de los combustibles, las disposiciones de la

Unión Europea de reducción del parque automovilístico y el compromiso adquirido por el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular en sus respectivas declaraciones de Emergencia Climática, y con la urgente reducción de emisión de gases de efecto invernadero prevista en la Ley 6/2022. Estos condicionantes anticipan una lenta pero sostenida reducción del tráfico rodado en los próximos años y desaconsejan la ocupación, prácticamente irreversible de suelo rústico de protección de paso de jable para la construcción de una nueva autovía que quedará obsoleta en un tiempo relativamente corto.

SOBRE LA ALTERNATIVA ELEGIDA (7)



Se plantea un recorrido que comienza en el PK 4´0 de la LZ-3 y en dos puntos de la carretera LZ.20 y un desarrollo muy próximo y prácticamente paralelo a la actual LZ-2.y finaliza su recorrido en la ubicación actual del enlace entre LZ-2 y LZ-40.

A juicio del estudio la alternativa 7 presenta la ventaja de mejorar la conexión de Arrecife con el resto de la isla y por contra los siguientes inconvenientes: exige nueva ocupación de territorio, afecta a una unidad de ejecución de uso industrial en Playa Honda, mantiene la LZ-2 en superficie produciendo efecto pantalla en Playa Honda.

Para la ejecución de esta alternativa (7) se precisa la ocupación de 345.800m2 de

suelo rústico de protección de paso de jable y 35.930m2 de suelo urbano con una previsión de gasto total en expropiaciones de 17.416.700€. y un costo aproximado de ejecución de 75.250.000€. Supone un total previsto de 92.666.700€.

La comparación con la desechada alternativa nº 4 resulta demoledora, ocupación de suelo rústico 0m2, de suelo urbano 350m2. Costo previsto de expropiaciones 504.000€ y de ejecución 46.787.500, para un total aproximado de 47.291.500.

En cuanto a ocupación de nuevo territorio la alternativa peor valorada es la 7 con gran diferencia, la alternativa 7 es también la peor valorada en cuanto al daño medioambiental.

Los criterios de evaluación de las alternativas no están, a nuestro juicio, correctamente ponderados y no se ajustan a las disposiciones legales de la Ley 4/2017 según la cual deben primarse los criterios medioambientales y de la Ley 6/2022 según la cual deben primarse criterios de reducción de emisiones y de movilidad sostenible.

Se prima la alternativa 7 por supuestas mejoras en la conectividad y no se valoran adecuadamente los aspectos de repercusión medioambiental, ocupación de territorio, inversión necesaria y la inexistente proyección a futuro.

Además la alternativa elegida, dice el estudio, obliga a la modificación de los instrumentos de planeamiento que deberían de ajustarse al Estudio de Alternativas. Según nuestro criterio debería ser justamente al revés, el Estudio de Alternativas debería ajustarse a la legislación vigente

VALORES MEDIAMBIENTALES Y DE PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

El Jable en Lanzarote, se extiende por un extenso territorio formado por arenas móviles provocado por los vientos Alisios. Recorre la isla de N a S comenzando en Caleta de Famara y finalizando en Playa Honda, con una longitud de unos 20 km, variando su anchura en su recorrido. También en Fuerteventura y La Graciosa podemos encontrar este tipo de hábitat albergando, en todos los casos, similitudes en la composición de su biodiversidad.

Debido a su extensión, los habitantes de Lanzarote han diferenciado en tres zonas este territorio, conociéndose como Jable de Abajo al sector que abarca desde el pueblo de San Bartolomé hacia el S-SE, hasta la costa, donde se encuentran el Cable (Arrecife), Playa Honda (San Bartolomé) y Puerto del Carmen (Tías). El Jable del Medio, que cubre el área anexa a San Bartolomé hacia el N y NE, siendo estos límites los pueblos de Mozaga y Nazaret (Teguise). Por último, el Jable de Arriba, que se establece desde los pueblos anteriormente citados hasta la Caleta de Famara y Soo (Teguise).

El Jable es uno de los hábitats más reconocidos de la isla de Lanzarote. Es un ecosistema xérico donde predomina la vegetación arbustiva de bajo porte y con baja densidad de individuos por área. Destacan especies silvestres como las aulagas

(*Launaea arborescens*), el verode (*Kleinia neriifolia*), el espino de mar (*Lycium intricatum*) incluso algunas especies de cerrajón (*Sonchus sp*.). Gran parte de las especies vegetales que conforman este hábitat son anuales; aprovechan los periodos de lluvia para desarrollarse hasta su floración y/o el desarrollo de las semillas, como son las gramíneas como la grama (*Cenchrus ciliaris*) o el japito (*Stipellula capensis*). Otras especies como el cebollín estrellado (*Androcymbium psammophilum*), la rama cría (*Helianthemum thymiphyllum*), lengua de vaca (*Echium lancerottense*) o la yerba múa (*Lotus lancerottensis*) forman parte de un mosaico único como es el Jable después de las lluvias.

Después de las precipitaciones, la explosión de vida se ve representada por la presencia de innumerables especies de invertebrados aprovechando los precederos recursos que ofrece la vegetación. Con más de 1.400 especies constatadas para Lanzarote, este grupo faunístico juega un papel crucial como recurso trófico para otras especies pertenecientes a los reptiles, los mamíferos y las aves.

Entre los reptiles, las especies más representativas son el lagarto atlántico (*Gallotia atlantica)* y el perenquén majorero (*Tarentola angustimentalis*), ambas endemismos de la isla. La musaraña de Canarias (*Crocidura canariensis*) es el único mamífero de la isla que además es un endemismo de las islas orientales. Tanto los reptiles como la musaraña también forman parte de la dieta de algunas de las especies de aves que integran el Jable. Respecto a las aves, sus poblaciones y el estatus de algunas de ellas convierten el Jable de Lanzarote en uno de los pocos territorios de Europa donde se pueden observar y escuchar.

En general, todos los organismos que componen el Jable están adaptados a las duras condiciones ambientales propias de un paisaje como este, con una alta insolación durante todo el año, viento casi permanente y una escasa pluviometría.

La mayor parte de la superficie que ocupa el Jable forma parte o alberga alguna categoría de protección. Esta denominación está amparada por la **DIRECTIVA 2009/147/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de las aves silvestres** (Directiva Aves).

ES0000040 Islotes del norte de Lanzarote y Famara		
Isla	Superficie (ha)	Latitud
Lanzarote	17863.73	29.216200

A raíz de **Resolución de 24 de octubre de 2006, por la que se hace público el Acuerdo del Gobierno de Canarias 17 de octubre de 2006 a través de la Viceconsejería de Medio Ambiente, relativo a la Propuesta de Acuerdo por el que se procede a la aprobación de la Propuesta de nuevas áreas para su designación como zonas de especial protección para las aves (ZEPA)** se aprobó la ZEPA denominada **Islotes del norte de Lanzarote y Famara** con el código ZEPA: ES0000040 y con una superficie de 17.863,73 ha y que entra a formar parte de la RED NATURA 2000 según lo establecido en la **DIRECTIVA 92/43/CEE DEL CONSEJO de 21 de mayo de 1992 para la protección de espacios naturales, fauna y flora**. Es una gran extensión con diferentes morfologías del terreno como son el Macizo de Famara, el Archipiélago Chinijo en su conjunto y la zona semidesértica del Jable como principales referentes. Alberga una gran biodiversidad no sólo de aves sino de plantas, insectos y una especie endémica de mamífero. Por ello se considera a todo su conjunto una de las joyas de la biodiversidad canaria y nacional.

Lo valores ornitológicos por el cual se le ha asignado esta categoría, son los que a continuación se mencionan (nomenclatura actualizada) con el código de identificación según el Anexo I de la Directiva de Aves:

! *A010 Calonectris borealis* (Pardela atlántica)
! *A014 Hydrobates pelagicus* (Paíño europeo)
! *A077 Neophron percnopterus majorensis* (Guirre)
! *A094 Pandion haliaetus* (Guincho)
! *A100 Falco eleonorae* (Aleta o halcón de Eleonora)
! *A103 Falco peregrinus pelegrinoides* (Halcón tagarote)
! *A111 Alectoris barbara* (Perdíz)
! *A133 Burhinus oedicnemus insularum* (Alcaraván majorero)
! *A134 Cursorius cursor* (Engaña o corredor)
! *A387 Bulweria bulwerii* (Petrel de Bulwer)
! *A388 Puffinus baroli* (Pardela chica macaronésica)
! *A389 Pelagodroma marina* (Paíño pechialbo)
! *A390 Oceanodroma castro* (Paíño de Madeira)
! *A416 Chlamydotis undulata fuertaventurae* (Hubara canaria)
! *A452 Bucanetes githagineus amantun* (Camachuelo trompetero)

Por otro lado, su relevancia es tal que gran parte de su extensión ha sido designada como ***Área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna***, según se recoge **en la ORDEN de 15 de mayo de 2015**, con la denominación de **Jable de Famara código 71**. Esta denominación delimita las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración de las especies de la avifauna amenazada en la Comunidad Autónoma de Canarias.
Las especies que avalan esta decisión ya vienen recogidas en anteriores justificaciones, y son:

Especies de aves incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y/o en el Catálogo Canario de Especies Protegidas presentes en el Área
Cuervo canario (*Corvus corax canariensis*)
Coruja o Lechuza majorera (*Tyto alba gracilirostris*)
Chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*)
Engaña o Corredor (*Cursorius cursor*)
Hubara (*Chlamydotis undulata fuertaventurae*)
Halcón tagarote (*Falco peregrinoides pelegrinoide*)
Guirre (*Neophron percnopterus majorensis*)

En su conjunto, la mención de estas especies en cada una de las normas ambientales, ya sea regional o nacional, no hace sino reforzar la relevancia del Jable como hábitat en toda su extensión resaltando sus valores ornitológicos.
Genéricamente, las especies de aves presentes en entornos como este son denominadas aves esteparias. Destacan el alcaraván majorero (*Burhinus oedicnemus insularum*), corredor sahariano (*Cursorius cursor*) o hubara canaria (*Chlamydotis undulata fuertaventurae*) y la terrera marismeña (*Alaudala rufescens*). Otras especies

de importancia son el cuervo canario (*Corvus corax*), el alimoche canario (*Neophron percnopterus majorensis*), la lechuza majorera (*Tyto alba gracilirostris*) y el halcón tagarote (*Falco peregrinus pelegrinoides*).

La fenología reproductiva de las especies de aves que habitan el Jable, han evolucionado para aprovechar al máximo las lluvias y los recursos tróficos que se generan a *posteriori*. En este sentido, al ser un ecosistema casi desértico, la precipitaciones marcan un punto de inflexión desencadenando el periodo reproductivo de la mayoría de ellas, principalmente de las aves esteparias y paseriformes (pequeñas aves cantoras), en ocasiones, independientemente de la época del año.

Tabla 1. Fenología reproductiva de las especies nidificantes o presentes en el Jable._ Especies recogidas en alguno de los catálogos de especies protegidas. ●: Especies de hábitos nocturnos.

Especie	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Alimoche canario												
Halcón tagarote												
Cernícalo común												
Hubara canaria												
Perdiz moruna												
Alcaraván majorero												
Chorlitejo patinegro												
Gaviota patiamarilla												
Paloma bravía												
Tórtola turca												
Lechuza majorera ●												
Abubilla												
Vencejo unicolor												
Terrera marismeña												
Bisbita caminero												
Pardillo común												
Curruca tomillera												
Cuervo canario												
Alcaudón norteño												
Gorrión moruno												
Camachuelo trompetero												

Las distintas especies de aves presentes en el Jable comparten este hábitat desde hace miles de años. Estas han ido evolucionando hasta poseer rasgos característicos físicos y genéticos que las diferencian de poblaciones tan cercanas como las de las islas occidentales de Gran Canaria o Tenerife. Por ejemplo: el cernícalo, el alcaraván, la terrera marismeña o la lechuza son subespecies que sólo se encuentran en las islas

orientales. Sus poblaciones, en algunos casos, son muy reducidas o están muy localizadas y por ello se encuentran recogidas en los diferentes catálogos de protección.

El catálogo nacional, **Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas** o el regional, ***LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas*** son solo algunos ejemplos.

Tabla 2. Especies nidificantes o presentes Enel Jable. _ Especies recogidas en alguno de los catálogos de especies protegidas. ●: Especies de hábitos nocturnos.

Especie	***Especie***	**Cat. Canario de Esp. Protegidas**	**Cat. Español de Esp. Amenazadas**
Alimoche canario	*Neophron percnopterus majorensis*	*P.E.*	*P.E.*
Halcón tagarote	*Falco peregrinus pelegrinoides*	*P.E.*	*P.E.*
Cernícalo común	*Falco tinnunculus dacotiae*		R.P.E.
Hubara canaria	*Chlamydotis undulata fuertaventurae*	*P.E.*	*P.E.*
Perdiz moruna	*Alectoris barbara*		
Alcaraván majorero	*Burhinus oedicnemus insularum*		
Chorlitejo patinegro	*Charadrius alexandrinus*	V	V
Gaviota patiamarilla	*Larus michahellis atlantis*		
Paloma bravía	Columba livia		
Tórtola turca	*Streptopelia decaocto*		
Lechuza majorera ●	*Tyto alba glacilirostris*	V	V
Abubilla	*Upupa epops*		R.P.E.
Terrera marismeña	*Alaudala rufescens*		R.P.E.
Bisbita caminero	*Anthus berthelotii*		R.P.E.
Pardillo común	*Linaria cannabina*		
Curruca tomillera	*Sylvia conspicillata*		
Cuervo canario	*Corvus corax*	*P.E.*	
Alcaudón norteño	*Lanius excubitor*		R.P.E.
Gorrión moruno	*Passer hispaniolensis*		
Camachuelo trompetero	*Bucanetes githagineus*		R.P.E.

Además, a nivel europeo la relevancia de alguna de estas especies y los ecosistemas que habitan es aún mayor ya que solo se encuentran es las islas orientales. La protección y conservación de estas poblaciones son de obligado cumplimiento por la legislación europea o los diferentes tratados firmados por España en materia de conservación de especies, hábitats o áreas de interés ecológico:

- Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la

conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

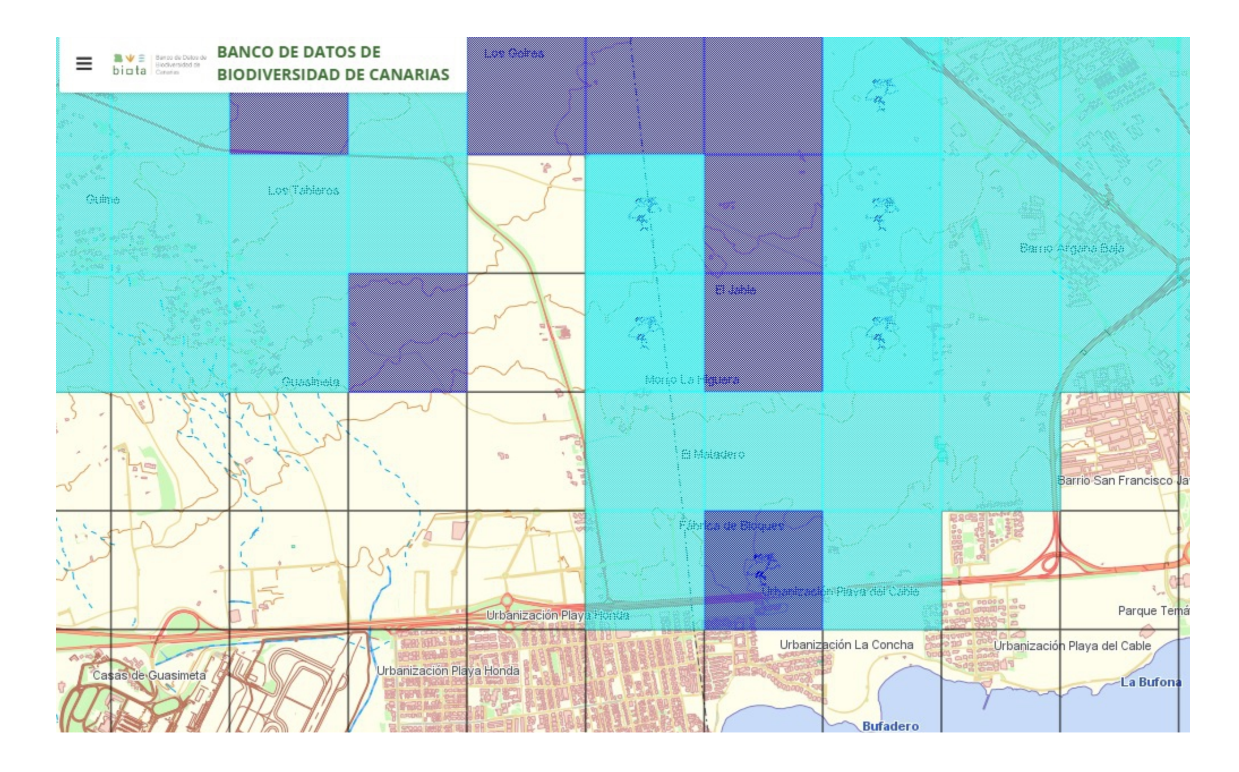
- Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, hecho en Bonn el 23 de junio de 1979.
- Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979.
- CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres)

Tabla 3. Especies nidificantes o presentes en el Jable incluidas en catálogos internacionales de protección.

Especie	*Especie*	Directiva Aves 2009/147/CE	Otros tratados
Bisbita caminero	*Anthus berthelotii*		Conv. Berna, Anejo II
Camachuelo trompetero	*Bucanetes githagineus*	Anexo I	Conv. Berna, Anejo II
Garcilla Bueyera	Bubulcus ibis		Conv. Berna, Anejo II; Conv. de la Haya, Anexo 2
Hubara	Chlamydotis undulata	Anexo I	CITES, Apén I; Conv. Bonn, Apén. 1; Conv. Berna, Anejo 2
Alcaraván	Burhinus oedicnemus	Anexo I	Conv. Berna, Anejo 2; Conv. Bonn, Apén.II
Cuervo	Corvus corax		Conv. Berna, Anejo III

Respecto a la zona denominada Jable de Abajo, aunque no albergue ninguna figura de protección y esté ubicada entre diversos núcleos urbanos, así como otras infraestructuras de relevancia como son el aeropuerto César Manrique, en Playa Honda, y la autovía LZ-2, que conecta Arrecife con Playa Blanca, no deja de ser un espacio naturalizado en el que es posible observar la mayoría de las aves esteparias. Así se ha constatado por los miembros la Coordinadora Ambiental Alcogida en una reciente visita realizada entre el núcleo poblacional de Playa Honda (San Bartolomé) y Argana Baja (Arrecife) el pasado 14 de enero de 2023. Estas observaciones confirman la información aportada por el Gobierno de Canarias a través del servicio de Especies Protegidas en IDECanarias (GRAFCAN). Gran parte de las cuadrículas consultadas recogen la presencia de especies con alguna categoría de protección. Este servicio genera la información sobre las especies existentes registradas en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

Figura 1. Cuadrículas en violeta dónde se ha confirmado la presencia de la Hubara canaria (*Chlamydotis undulata fuertaventurae) según* el servicio de Especies Protegidas en IDECanarias (GRAFCAN).



La disminución de las poblaciones para casi todas las especies de aves esteparias en Lanzarote y Fuerteventura es generalizada. Diversas publicaciones científicas e informes han documentado la muerte de miles de aves cada año en Lanzarote por atropellos, por colisión o electrocución en tendidos eléctricos, contaminación lumínica o caza ilegal. A día de hoy es dramática la población de hubara en Fuerteventura, con un menor número de individuos que Lanzarote, está cerca de desaparecer a medio plazo si no se toman medidas urgentes. Mientras que en Lanzarote mantiene una población estable, existen múltiples amenazas y molestias que están actuando de forma severa sobre dichas poblaciones, las más importantes son: la presión antrópica (casi 3 millones de turistas), la densidad de tráfico (más de 130 mil vehículos para una población de poco más de 150 mil personas), las especies introducidas, los tendidos eléctricos y los atropellos. Además, existen otras molestias que siguen sin estar reguladas como son la extracción de áridos o la circulación de vehículos a motor con consecuencias severas para las especies esteparias.

Hay que tener en cuenta que las aves esteparias son muy territoriales y necesitan de una extensa superficie para mantener sus territorios de cría. Además, son especies que están en constante movimiento fuera del periodo reproductor, en busca de alimento y descanso. Las fragmentaciones del territorio producidas por el tráfico rodado a través de los numerosos caminos de tierra que cruzan este espacio generan ruido, polvo y residuos que reducen, aún más, las áreas potenciales de cría. Ante esta situación, las aves se ven obligadas a establecerse en áreas poco adecuadas a su biología con las repercusiones que conlleva para el individuo: pocas probabilidades de reproducción, déficit de recursos tróficos, animales domésticos y una mayor presión antrópica. En el peor de los casos, desaparecen.

Es vital mantener estas áreas como reservorios para las especies descritas aquí con el fin de garantizar su futuro y existencia.

EL JABLE DE ABAJO, RESEÑA HISTÓRICA.
PAISAJE CULTURAL



Tras las erupciones de Timanfaya (1730-1736), y como respuesta a la presión de una población que llevaba décadas demandando nuevas tierras de labranza y pastoreo, el Señor Alcalde Mayor de la isla autoriza, en 1767, el desmonte y puesta en cultivo de nuevas tierras. Es a partir de entonces cuando, lo que hoy se conoce como el Jable de Abajo, entre otras zonas de la isla, comienza a tener un uso agrícola extensivo cuya segregación y delimitación se lleva a cabo mediante la construcción de muros a partir de las piedras y ripios presentes en los propios terrenos. Décadas más tarde, en el año 1830, el cura de San Bartolomé, Baltasar Perdomo, elabora un mapa donde se recoge la gran expansión del Jable desde el año 1800 hasta entonces. Según afirman y recogen varios autores, esta expansión fue causada por el desmonte de los campos que se hallaban cubiertos de arbustos para la obtención de leña destinada a la producción de la piedra barrilla (bloques de cenizas provenientes de la combustión de varias especies de plantas, como el cosco y la propia barrilla, para elaborar sosa caustica). La eliminación de la cubierta vegetal posibilitó un aumento significativo del flujo y expansión de las arenas arrastradas por el viento, sepultando terrenos destinados al cultivo.

Para evitar que los cultivos del Jable de Abajo, entre los que destacaban diferentes variedades de cereales, batatas, calabazas, sandías y tomates, se vieran sepultados por las arenas, los agricultores/as comenzaron a desmontar los muros que delimitaban las fincas de cultivo, dado que éstos actuaban como puntos de sujeción en los que la acumulación de grandes cantidades de arena podía llegar a conformar grandes dunas.

Las piedras y ripios fueron depositados en grandes montículos, denominados paredones.

Hoy en día, cientos de estos paredones, combinados de manera armoniosa con los elementos naturales propios de los ecosistemas esteparios de la isla, entre los que la presencia de varias especies protegidas está confirmada, configuran una suerte de paisaje cultural. Terreras marismeñas, alcaudones reales, cernícalos, camachuelos trompeteros y alcaravanes, entre otros intérpretes, ejecutan de manera magistral la banda sonora de un paisaje que aporta una indudable singularidad identitaria a la isla de Lanzarote. Dadas las circunstancias socioeconómicas y ambientales a escala planetaria, el Jable de Abajo debería dar soporte y continuidad al desarrollo de prácticas agrícolas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente, para contribuir de esta manera a la soberanía alimentaria preservando sus valores naturales y culturales y no ser sepultado por infraestructuras innecesarias o más bien sumamente necesarias para aquellos/as que, motivados por la avaricia, pretenden seguir degradando lo que nos pertenece a todos/as, la fertilidad de nuestro territorio.

EJERCICIO DEMOCRÁTICO. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Terminando el primer cuarto del S.XXI los poderes públicos configurados bajo el paraguas de un Estado Democrático, Social y de Derecho, son elegidos mediante votaciones libres para representar a la ciudadanía en la progresión y la defensa de los intereses públicos, la defensa y promoción de los valores que conforman la sociedad en el presente y la planificación del futuro en armonía con la naturaleza, el medioambiente y el territorio en el que debe encajar el desarrollo social de las comunidades a las que deben representar.

Podemos considerar que, entre otras, son de vital importancia las herramientas de Transparencia y Participación Ciudadana. La participación de la ciudadanía en la definición y gestión del interés publico ni debe ni puede limitarse a un voto, cual cheque en blanco, cada cierto tiempo, los representantes elegidos para gestionar lo público no pueden actuar como autócratas al margen de la ciudadanía, a la que se deben, especialmente en los asuntos de gran calado que condicionen irreversiblemente el presente y el futuro de la comunidad, así que los poderes públicos están obligados a crear y sostener las vías de información y dialogo necesarias y suficientes para que los ciudadanos puedan participar activamente en las propuestas y toma de decisiones.

En el caso que nos ocupa la escasa información pública y la notable falta de propuestas de participación activa han sido la tónica dominante, limitándose la participación a una sesión ordinaria, prevista con antelación, de la Junta Rectora del Consejo Reserva de la Biosfera, celebrada el día 8 de julio de 2022, donde se trató de forma **monográfica** el tema de la **movilidad**. Al ser el único espacio en el que, con las limitaciones propias de ese ámbito, la ciudadanía organizada ha tenido

oportunidad de ser escuchada creemos de especial interés hacer un resumen de lo que allí ocurrió.

Doña Elena Solís, actuando como presidenta del consejo en ausencia de la misma expone que estamos en un momento de inflexión y que las decisiones a tomar sobre la isla a partir de ahora van a ser transcendentales. Añade que en La **Estrategia de Lanzarote en la Biosfera** aprobada en su día en este Consejo, se decía que no podemos seguir ideando tecnologías para mayor crecimiento, pues muy probablemente, esto provocaría, en el caso del transporte, una curva sin límites de crecimiento de vehículos a motor. Prosigue aclarando que la Agencia Internacional de la Energía prevé que en el año 2050 no habrán suficientes combustibles y materiales para sostener la movilidad individual motorizada. Añade que la necesidad de reducir el parque móvil individualizado es imperiosa y que la única formula para producir el cambio de paradigma es recurrir al transporte público electrificado. Cita el **Libro Blanco del Transporte** que ya en los años 60 decía que **la construcción de más vías de transporte lleva a más tráfico y mayor congestión**. Concluye que las nuevas infraestructuras viarias generan impactos sociales, en los ecosistemas, en la ocupación de territorio y alteran los valores estéticos, etnográficos, históricos y patrimoniales.

Don José Luis Delgado, Director General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, se muestra preocupado por lo que denomina retraso inversor, en materia de carreteras, en Lanzarote y que aunque le preocupa como nos vamos a mover en el futuro, cree que no resulta sencillo el transporte colectivo por lo que propone financiar nuevas carreteras con cargo al Convenio de Carreteras con el Estado. Propone varias actuaciones y para el desarrollo de la nueva autovía, que aquí nos ocupa, propone una nueva autovía de ata capacidad ARGANA-INDELASA con una notable variedad de rotondas y accesos puntuales a lo largo de su desarrollo. Argumenta como soporte legal la propuesta de PIOL ya desechada por el Cabildo Insular en el plenario de fecha 24/10/2022, de la empresa Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S.L., que carece de vigencia alguna en el mundo jurídico y de la ordenación del territorio. Obviando que el PIOL vigente no contempla nuevas actuaciones en infraestructura viaria en esta zona que nos ocupa.

Don Marcos Bergaz, Consejero del Cabildo, se limita a adular a D. José Luis Delgado y a hablar de lo bien que va el tema del transporte público en Lanzarote, a pesar de las dificultades, pero no opina sobre la propuesta de nueva autovía LZ-5.

Doña Begoña Pérez, jefa del Área de Transportes del Cabildo de Lanzarote, informa qué está en trámite de aprobación la modificación parcial del Plan de Movilidad del año 2014. En cuanto al transporte público explica que se ha mejorado aunque parezca que no, sobre la propuesta de la autovía LZ-5 tampoco opina.

Doña Julieta Cristina Schallenberg Rodríguez, ingeniera industrial, doctora Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, analiza las diferencias entre el transporte privado (65%) y el transporte público (13%), valora las diferentes posibilidades de movilidad, la importancia de la micromovilidad y el transporte

público, considera que hay que cambiar el paradigma de como nos movemos y concluye que aumentar las infraestructuras viarias no significa que aumentemos la sostenibilidad.

Don Eduardo Spínola, representante empresarial, Se muestra contrario a la propuesta de la LZ-5 incluida en la propuesta de PIOL desestimada por el Cabildo, es partidario de no consumir más suelo y de utilizar las vías existentes en la actualidad, defiende la conservación del paisaje como un valor fundamental para la economía de la isla. Sobre la LZ-2 sostiene que para estudiar las diferentes soluciones debería intervenir un equipo multidisciplinar de ingenieros y y arquitectos especializados en paisaje y se manifiesta favorable al soterramiento. Con respecto a movilidad y los accesos al barrio de Argana y al Hospital se muestra contrario a la propuesta presentada y propone una alternativa puntual localizada con base en la calle Tenderete, el transporte colectivo y el diseño y ejecución de nuevos carriles con el fin de descongestionar. Califica de muy malo el estudio comparativo aportado por el Gobierno de Canarias y manifiesta que el grupo de empresarios a los que representa han realizado una propuesta alternativa. plantea que en los informes de alternativas se aplican distintos baremos a los criterios ambientales y económicos, lo cual no considera justo. Defiende que debería considerarse la misma puntuación porque si no parece un traje a medida a la propuesta defendida por el Gobierno de Canarias. Propone que cuando se haga un estudio se tengan en cuenta los criterios ambientales.

Doña Susana Pérez, representante de las asociaciones hoteleras, Considera que el paisaje de Lanzarote es tan importante, a nivel turístico, que resulta necesario hacer estudios alternativos antes que consumir más suelo. Manifiesta imperiosa la necesidad de mejorar la coordinación de los diferentes servicios municipales del taxi.

Doña María Pérez, representante sindical, opina que en su experiencia personal el servicio de transporte colectivo insular es muy deficiente y poco útil, expone que los accesos al hospital deberían mejorarse pues en caso de una crisis por accidente el tiempo es muy importante. También manifiesta, poniendo como ejemplo la doble carretera a Playa Blanca, que siempre se usa la más rápida, aumentando el riesgo de accidentes, abandonando la otra.

Doña Ángela Hernández, Concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Arrecife, explica que en Arrecife están desarrollando actuaciones encaminadas hacia una ciudad más ecológica y sostenible y expone las medidas que están arbitrando para cumplir ese objetivo, especialmente las propuestas de mejora del transporte colectivo y las conexiones con el Hospital General. Sobre LZ-2 y propuesta de LZ-5 no dice nada.

Don José Juan Cruz Saavedra, Alcalde del Ayuntamiento de Tías, informa sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de su municipio y anota las mejoras en infraestructuras viales que necesita su municipio, sobre la LZ-2 en el tramo ARRECIFE-INDELASA y la propuesta de LZ-5 no dice nada.

Doña Nieves Rosa Hernández, representante de ONG's, comenta que nos tenemos que poner de acuerdo en esta isla, lo que no es habitual, pero que los fondos estructurales tienen que tener en cuenta la idiosincrasia insular, su designación como

Reserva de la Biosfera. Por eso tenemos que ser muy cautos con las inversiones. Sobre la LZ-2 y la propuesta de LZ-5 no dice nada.

Don Alexis Rivera, representante de las asociaciones ecologistas, habla de la necesidad de tener una movilidad integral basada en una estrategia y no ir parcheando con ideas, para así evitar consumir el territorio con nuevas infraestructuras con las que no estamos de acuerdo. Defiende la movilidad compartida y expone la necesidad de distinguir la movilidad turística de la movilidad de residentes. Sobre la LZ-2 y la propuesta de LZ-5 no dice nada.

Doña Ascensión Robayna, representante de la asociaciones de agricultores, defiende que en el contexto que nos ha tocado vivir de crisis ambiental climática, no tiene mucho sentido apostar por vías rápidas como las que se están planteando. Por otro lado, defiende el suelo agrícola, planteando que Arrecife siempre ha vivido a espaldas de él y no ha habido, siquiera, una transición campo-ciudad. Continúa diciendo que le ha interesado la apuesta por la movilidad más racional, pero que es importante dar al dinero el mejor uso. Formula que tenemos que pensar en la contención del crecimiento y racionalizar nuestra manera de vida en el nuevo contexto de cambio global.

Sobre lo sucedido en esta reunión del Consejo Reserva de la Biosfera dedicada monográficamente a la **movilidad**, encontramos tres posiciones diferenciadas:

Una. La del representante del Gobierno de Canarias, más interesado en la inversión económica y en la realización a toda costa de la propuesta LZ-5 sin interés por discutir los criterios medioambientales, de movilidad sostenible, de cambio climático, de cambio de paradigma, de reducción de la movilidad privada en beneficio de la colectiva, ni siquiera demostrando el más mínimo interés por los aspectos de la legalidad vigente en materia de ocupación y desarrollo territorial.

Es importante señalar que en el BOE del martes 24 de enero de 2023 quedan formalizadas las variaciones recogidas como adendas al Convenio Canarias Estado en materia de carreteras 2018-2027. Se fija el libramiento de las anualidades de la siguiente forma:

Año	Cap. VII
2018	0,00
2019	0,00
2020	100.000.000,00
2021	200.000.000,00
2022	210.000.000,00
2023	210.000.000,00
2024	230.000.000,00
2025	250.000.000,00
Total	1.200.000.000,00

Hay que reseñar que la Comisión Bilateral acordó asumir el déficit de financiación por la parte pendiente de ejecutar a 31 de diciembre de 2022, que supone un importe adicional de 272.988.755,28 €. Además se acuerda (anexo II) como obligaciones reconocidas las actuaciones incluidas en el Convenio 2006 que se ejecuten a partir del 1 de enero de 2023, así como el importe satisfecho a partir de esa fecha en concepto de expropiaciones. Se acuerda la siguiente distribución de anualidades:

Año	Importes vigentes [Adenda 18 de diciembre de 2019]		Variación	Nuevos importes
	Comprometido	Importe ejecutado		
2020	100.000.000	0,00	-100.000.000,00	0
2021	200.000.000	142.472.107,73	-57.527.892,27	142.472.107,73
2022	210.000.000	84.531.291,53	-125.468.708,47	84.531.291,53
2023	210.000.000		0	210.000.000,00
2024	230.000.000		125.018.595,00	355.018.595,00
2025	250.000.000		32.509.298,00	282.509.298,00
2026	0		199.228.731,88	199.228.731,88
2027	0		199.228.731,14	199.228.731,14
Total	1.200.000.000	227.003.399,26	272.988.755,28	1.472.988.755,28«

NOTA: Es importante señalar que aunque el Gobierno de Canarias no cumpla con la ejecución presupuestaria prevista, lo que ocurre de forma prácticamente habitual, las cantidades no ejecutadas se van sumando a las cantidades previstas para ejercicios posteriores.

Entre las obras a financiar por el Estado en Canarias con cargo al convenio 2018 figuran, el el anexo I, las destinadas a realizar en Lanzarote que son las siguientes:

Orden anexo 1 inicial	Orden anexo 1 actual	Isla	Denominación	Situación
25	49	Lanzarote.	LZ-4 Fase 1: Duplicación de Vías Aeropuerto /Puerto del Carmen.	Proyecto adjudicado.
68	50	Lanzarote.	LZ-4 Fase 2: Puerto del Carmen / Instituto de Yaiza.	
33	51	Lanzarote.	LZ-2 Tramo: Aeropuerto Hospital, Enlace de Argana.	
69	52	Lanzarote.	LZ-3 Mejora conexión con Hospital de Lanzarote desde Circunvalación Arrecife.	
14	53	Lanzarote.	Enlace de la carretera LZ-2 con LZ-3.	Proyecto adjudicado.
15	54	Lanzarote.	Acondicionamiento LZ-1 Guatiza-Orzola.	Proyecto adjudicado.

Aparece con el nº 51el proyecto de LZ-5 y también como proyecto independiente con nº 52 la mejora con la conexión al Hospital General desde la LZ-3.

Puede entenderse, tras la lectura atenta del BOE citado, el deseo patente del Gobierno de Canarias y del Cabildo insular por ejecutar el proyecto de autovía LZ-5, aunque no sea realmente necesaria ni conveniente, pues supondría una lluvia de millones que, entre proyectos, expropiaciones y ejecución, beneficiaría a algunas empresas y particulares co lo que podría considerarse, supuestamente, un gran "pelotazo".

Dos. La de los representantes del Cabildo Insular y de los de los ayuntamientos de Arrecife y Tías que se limitan a hablar de sus temas pero no opinan sobre LZ-2 y LZ-5, dando por bueno, de forma implícita, el proyecto del Gobierno de Canarias.

Tres. La de los representantes de otras organizaciones que consideran que no se debe consumir más suelo en favor del automóvil privado, que se debe preservar el paisaje y la naturaleza insular como bien escaso y de muy alto valor, que estamos obligados a promover el transporte colectivo, la peatonalización y estimular y promover el cambio de paradigma que nos acerque a los criterios de sostenibilidad. También la de resolver las dos dificultades planteadas como conexas en la propuesta (LZ-5) del Gobierno de Canarias, como lo que son, dos dificultades no relacionadas y que exigen, por tanto, soluciones puntuales y diferenciadas, a saber, soterramiento de la LZ-2 a su paso por Playa Honda y rediseño de los accesos, tanto rodados como peatonales, al barrio de Argana y al Hospital General.

OTRAS ALTERNATIVAS

Es necesario reseñar que en un ejemplo interesante de participación ciudadana y responsabilidad con la gestión de lo público, la iniciativa ciudadana, PLZ 21 (www.plz21.com), impulsada por ciudadanos independientes y empresarios residentes en la isla en aras de la consecución de sus objetivos encargaron y costearon un estudio de carreras y de carril ciclista incluyendo una propuesta de Parque Lineal por donde ahora transcurre la LZ-2 a su paso por Playa Honda.

Según su propia descripción la idea propuesta consiste en el soterramiento de LZ-2 a su paso por Playa Honda, conectando mediante un gran parque público en superficie las zonas residencial y comercial industrial con carril para bicicletas y protagonismo del peatón superando así la actual barrera divisoria que supone la LZ-2 con su actual diseño.

La propuesta presentada garantiza una escala más humana, integrada y no consume suelo haciendo innecesario el gasto en expropiaciones. El estudio desarrollado por DOYMO 35 a petición PLZ 21 (http://plz21.com/parque-lineal-playa-honda/) puede ser visto y descargarse en la red para facilitar su estudio. Esta propuesta ha sido ninguneada por la administraciones implicadas, no ha sido sometida a ningún tipo de debate y valoración. A nuestro juicio representa una alternativa más razonable, de menos coste económico y medioambiental, de menor ocupación de suelo y resuelve de manera más humana la conexión entre las dos zonas de Playa Honda, ahora separadas, al permitir el fácil tránsito de peatones y vehículos no motorizados.

PROPUESTAS FINALES

1. Desechar los estudios presentados por la consultora Velez Martín, firmados por los ingenieros de caminos Jose Luis Perez Betancor, Jose Francisco Henríquez Sanchez y Antonio Martín Velez por no resultar adecuados en coste

medioambiental, económico y de consumo de suelo rústico, así como por la descarada falta de adecuación a la legislación vigente.

2. Redefinir los problemas como tres situaciones distintas no conectadas y que requieren, por tanto, soluciones independientes. A saber:

   a. Acceso al Hospital Insular.

   b. Comunicación peatonal y ciclista entre la zona residencial y la zona comercial industrial con soterramiento de la LZ-2.

   c. Conexión de la LZ-2 con la LZ-40.

3. Proponer soluciones que se dirijan hacia la movilidad sostenible y de 0 emisiones a 2030 como propone la Ley 6/2022, En esa dirección:

   a. Debe potenciarse el transporte colectivo eléctrico de calidad, adecuado diseño de líneas y frecuencias y preferiblemente de titularidad pública.

   b. Debe negociarse y concretar la reducción del parque móvil de vehículos de alquiler.

   c. En desarrollo de la Ley 6/2022 y en acuerdo con las disposiciones de la Unión Europea debe elaborarse una propuesta adecuada y comenzar la incentivación de la reducción del parque móvil de vehículos privados dotados de motor de combustión.

4. En este y otros asuntos de similar calado debe actuarse, en cumplimiento de la legislación vigente, desde la administraciones implicadas con la mayor transparencia y favoreciendo y proporcionando la más amplia participación ciudadana que sea posible.

ALCOGIDA

Coordinadora medioambiental de Lanzarote

Febrero 2023.